REPÚBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

Cámara de Representantes
Secretaría

XLIX Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 237 de 2020

S/C

Comisión Especial Río de la Plata,
Frente Marítimo y Antártida

DELEGACIÓN URUGUAYA DE LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL RÍO DE LA PLATA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 29 de octubre de 2020

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Gabriel Tinaglini.

Miembros: Señores Representantes Alfredo Fratti, Benjamín Irazábal, Constante Mendiondo, Ope Pasquet, Silvana Pérez Bonavita, Carlos Testa y Carlos Varela Nestier.

Asiste: Señora Representante Nibia Reisch.

Invitados: Por la Comisión Administradora del Río de la Plata: doctor Alem García, Presidente; señor Ricardo Planchon, Vicepresidente; Embajador José Luis Pombo; doctor Augusto Motesdeoca, y señor Gonzalo Reboledo, Delegados; licenciada Mónica Gómez, asesora ambiental, y doctor Alfredo Scafati, asistente del Presidente.

Secretario: Señor Eduardo Sánchez.

Prosecretaria: Señora Patricia Fabra.

═════II═════

SEÑOR PRESIDENTE (Gabriel Tinaglini).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

"1) Instituto Antártico Uruguayo (IAU). Solicitud de audiencia. (Asunto 148095 -Carpeta 223/2020). (Se distribuyó por correo electrónico con fecha 22/09/2020).

2) Informe del Observatorio Geofísico del Uruguay relativo a los movimientos sísmicos registrados en la cercanía de la Base Científica Antártica Artigas. En respuesta a oficio Nº 2. (Asunto 148636 – Carpeta 223/2020). (Se distribuyó por correo electrónico con fecha 20/10/2020)".

——La Comisión tiene el agrado de recibir a autoridades de la Delegación Uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata integrada por el presidente, el doctor Alem García, el vicepresidente, el señor Ricardo Planchón, el embajador José Luis Pombo, los delegados, doctor Augusto Montesdeoca y señor Gonzalo Reboledo, el asistente del presidente, doctor Alfredo Scafati y la asesora ambientalista, licenciada Mónica Gómez.

En la sesión anterior de la Comisión y a propuesta del señor diputado Ope Pasquet, resolvimos invitarlos para comenzar a interactuar en los temas que nos competen. En este sentido, cabe resaltar la situación con Argentina en lo relativo al Canal Magdalena. La idea es conocer qué impactos traería esto para Uruguay y cómo se está procesando ese tema a nivel de la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Otro punto que tomó estado público refiere al dragado de 12 a 14 metros del canal de acceso al puerto de Montevideo. A su vez, podremos interactuar con otros temas que consideren relevantes. Esta es una de las tantas participaciones que vamos a tener en conjunto durante este período debido a la importancia de todos estos temas.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Es un gusto para mí y para los compañeros integrantes de la delegación de Uruguay ante la Comisión Administradora del Río de la Plata participar de esta sesión de esta Comisión Especial, cuya formación revela indudablemente el interés del Parlamento sobre estos asuntos. Se trata de temas de enorme importancia; diría que la cuestión de los Canales del Río de la Plata es de una importancia estratégica nacional.

Por lo tanto, si estamos hablando de esa trascendencia para el país, el ánimo de esta delegación es que exista una política de Estado al respecto. Ante este tipo de situaciones, la nación que conformamos no puede mostrar fisuras de ninguna naturaleza; ni la más pequeña. Obviamente, el Canal Magdalena va a impactar, no solo en la actividad portuaria del puerto de Montevideo y de Nueva Palmira, sino que tendrá un impacto mayor. Creo que debemos encarar esto asumiendo dos posibles actitudes: el Canal Magdalena como un gran problema o el Canal Magdalena como un desafío. | Yo prefiero afiliarme a esta última actitud. Pienso que el Canal Magdalena tiene su parte muy buena para Uruguay, porque nos va a sacar de la posición de comodidad habitual; conforme a nuestra idiosincrasia nacional, es habitual que estemos en una posición de comodidad. No hablo de otras actitudes, que seguramente no tengan nada que ver con la gente que está en el Parlamento, porque también dentro de esa idiosincrasia nacional está la mentalidad del "más o menos", "la vamos tirando"; yo que estuve en esta Casa durante muchos años sé que los ciudadanos que llegan acá tienen un sentido diferente y una conciencia de qué es el deber cívico y la inquietud por los problemas nacionales. El Canal Magdalena tuvo un proceso, que comenzó allá por el 2014.

Voy a hacer un poco de historia para comprender por qué se llegó a esta situación. Argentina hizo un llamado a licitación de manera unilateral; el gobierno de la época y la delegación uruguaya ante CARP -Comisión Administradora del Río de la Plata- manifestaron en más de una oportunidad su disconformidad y, diría, hasta su protesta. Llegó el momento en que Argentina inició el trámite que prevé el tratado de 1973 que creó, precisamente, esta Comisión Administradora del Río de la Plata y su frente marítimo.

Dentro de los ciento ochenta días, en los primeros treinta días, la contraparte que recibe la noticia del proyecto de la obra tiene oportunidad de formular preguntas sobre el contenido de dicha obra. La delegación de Uruguay ante CARP en aquel momento -obviamente, cumpliendo indicaciones del gobierno- hizo muchas preguntas, hasta que Uruguay, dentro del término que prevé el tratado de 1973, hace una expresión de voluntad, con dos puntos: en primer lugar, manifiesta que quiere coparticiar en la gestión y administración del Canal Punta Indio -que desde la década del noventa venía siendo administrado, y sigue así, exclusivamente por Argentina- y, en segundo término, que también quiere coparticipar en el nuevo Canal, es decir, en el que se proyectaba que era el Canal Magdalena. Sin duda, Uruguay adoptó esa postura, a mi entender, de manera muy inteligente, porque sería muy buena cosa que Uruguay también coparticipara en la gestión, administración y cobro de peajes de este nuevo Canal Magdalena.

Paralelamente, y con anterioridad -como dije, este proyecto comenzó en 2014-, en 2013, Uruguay había expuesto su proyecto para profundizar el Canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros; hasta ese momento Argentina no había dado su consentimiento, su conformidad. Transcurre el tiempo, y llegamos a 2018, con una situación en el medio; por un lado, está la petición de Uruguay para profundizar a 14 metros el Canal de acceso al Puerto de Montevideo y, por otro, la situación del Canal Magdalena, del que nuestro país pretendía ser socio conjuntamente con Argentina.

En estas cuestiones diplomáticas, de relacionamiento entre dos países, ambos países han tenido, tienen y tendrán autoridades que defienden los respectivos intereses de los pueblos que representan. Está muy bien que los gobiernos de Argentina defiendan el interés de su país, y estaría muy mal que nosotros fuéramos omisos o no actuáramos con eficiencia en la defensa del interés de nuestro país.

Se llevaron a cabo negociaciones en el medio, y llegamos a mayo de 2018. El 28 de mayo de 2018, Argentina presta conformidad para que Uruguay profundice a 14 metros el Canal de acceso a Montevideo, y el 29 de mayo de 2018 -es decir, al día siguiente-, Uruguay da la noticia de que renuncia a su intención de coparticipar en el Canal Magdalena. Son hechos jurídicamente separados, pero no se necesita ser muy suspicaz para ver que a nuestros hermanos argentinos no les resultaba de interés que Uruguay fuera copartícipe, socio, en la gestión y administración del Canal Magdalena. Una cosa está vinculada a la otra desde el punto de vista de los hechos, de la realidad, aunque son actos jurídicos distintos.

Argentina ya creó una nueva persona jurídica de naturaleza estatal, federal, por lo tanto, pública, y con injerencia de las provincias involucradas. Como ustedes saben, en dicho país hay un régimen federal por el cual cada provincia tiene sus facultades. La creación de esta nueva persona pública y federal implica que en el Canal Magdalena participe el Estado argentino y las provincias, y habrá una nueva autoridad -que es la nueva persona jurídica que he mencionado-, que administrará este Canal y tendrá directa vinculación con la troncal -donde se unen todos los ríos y sus afluentes- que desemboca en el Río de la Plata. Lo que antes era una probabilidad, ahora es una inminencia.

Es decir, se va a concretar una hidrovía muy importante. Ante esta realidad, el Uruguay tiene que adoptar una posición estratégica, de defensa del interés nacional. Me parece que aquí el Uruguay no puede tener fisuras, este tema merece una política de Estado, no deberían existir dos opiniones; tenemos que hacer un esfuerzo para que haya una única postura.

¿Cuál es la solución? Lo básico. Cuando Argentina presenta su proyecto para la construcción de la obra Canal Magdalena, dice expresamente que es para sustituir al Canal Punta Indio. Como el Canal Punta Indio es básico para el Puerto de Montevideo, esta delegación propuso a la Cancillería que el Poder Ejecutivo previera en el presupuesto quinquenal el gasto ante la eventualidad o inminencia -según cómo se entienda- de que tengamos que encargarnos del Canal Punta Indio.

Ningún Estado del mundo invierte un dólar -menos US$ 10.500.000 u US$ 11.000.000, que es lo que sale el mantenimiento del Canal Punta Indio- si el Canal no le resulta de utilidad, salvo que se mezcle otro asunto que no tiene nada que ver con el tráfico marítimo económico y portuario: la soberanía.

Todos tenemos que escuchar las voces que se manifiestan del otro lado del Río de la Plata. Este no es un punto que una a todos los argentinos pero una voz aislada, pero importante, con eco en el Senado de la República, también habló de soberanía, mezclándola con estos temas. La soberanía no tiene precio; no puede ser cuantificada, sería indecoroso hacerlo. Si hablamos de soberanía, cabe la hipótesis -que yo considero remota- de que Argentina diga: "Tenemos el Canal Magdalena, pero queremos mantener la administración del Punta Indio".

Si prevalece la razón y el criterio lógico cabe prever que, una vez terminada la obra del Canal Magdalena, Argentina diga: "No me interesa el Punta Indio". En ese momento, como primera medida, Uruguay tiene que hacerse cargo del Punta Indio. Por ese motivo, surgió la propuesta de esta delegación a la Cancillería para que el Poder Ejecutivo incluyera en el presupuesto un artículo en el que se prevea ese gasto. Creo que esa es una medida elemental.

Por supuesto que esa medida, ni por asomo, implica la solución del problema estratégico de fondo. ¿Qué se puede hacer frente al Canal Magdalena? Por eso digo, bienvenido el Magdalena si nos saca de la tranquilidad y nos empuja a realizar algo que debió hacerse cuarenta años antes: el puerto de aguas profundas, en el océano. |Todos sabemos que el océano uruguayo es el océano rochense. El frente del territorio nacional frente al océano empieza en Punta del Este y va hacia el Brasil. En Maldonado no hay ningún punto adecuado para hacer un Canal de aguas profundas; en cambio, en Rocha, hay dos o tres puntos -algunos dicen que hay cuatro- donde se puede hacer un puerto de aguas profundas, que va a tener la particularidad de que no requerirá dragado alguno.

Seguramente, ustedes estarán al tanto de que después de la ampliación del Canal de Panamá se agrandaron los barcos en ancho y en longitud. Entonces, los barcos que hay ahora, llamados megaportacontenedores de quinta generación, tal vez, dentro de diez o quince años sean obsoletos, y en vez de 14 metros de profundidad como mínimo -que es el dragado que se hace en casi todos los puertos del mundo que lo requieren- se necesitarán 16 o 18 metros; no podemos saberlo. Pero no tenemos que pensar a diez o a quince años; el Uruguay tiene que pensar a cincuenta años, primera fase, y prever una segunda fase por otros cincuenta años más, como hacen los países en serio. Nuestro país es serio, pero no tenemos la mentalidad de planificar las cosas del Estado a largo plazo. Le damos la importancia al tema de hoy y al tema de mediano plazo; nunca planificamos a largo plazo. En cambio, a principios de 1900 hubo políticos de diversos

partidos que presentaban iniciativas y proyectos a largo plazo, a cincuenta, sesenta años, y algunos de ellos tienen vigencia hasta el día de hoy.

Entonces, pensando a largo plazo, sin duda, la costa oceánica de Rocha ofrece un regalo de la naturaleza. No hay profundidades de 14 metros; hay de 20, de 22 y de 26 metros. Por lo tanto, esa costa da para planificar, sin dragado alguno, a cien años. Entonces, el Canal Magdalena es de un gran beneficio para Uruguay, para nosotros, como comunidad nacional: nos va a obligar a hacer lo que propusieron visionarios relacionados con el mar, con el océano, con el tráfico marítimo, con el comercio. Desde hace décadas venimos escuchando que el país necesita el puerto de aguas profundas. Los pesimistas dicen: "Ah, no, ¿cómo vamos a hacer un puerto de aguas profundas si no tenemos carga?". Mientras no esté el puerto, obviamente, no va a venir la carga. Aquí estamos como en el caso del huevo y la gallina, qué fue lo primero.

Ahora bien, si hacemos el puerto de aguas profundas en Rocha, ¿va a ser una aventura, una locura? ¿La carga no vendrá antes de que se culmine la obra? Pongámonos en la mentalidad de los ejecutivos que dirigen las grandes corporaciones navieras, las que dominan los océanos y mares, las que surcan el planeta entero, las que tienen esos megaportacontenedores de última generación post panamax. Imagínense ustedes como director ejecutivo de una de esas empresas, de esas corporaciones marítimas gigantes en el orden del tráfico marítimo; envían los barcos, siguiendo la rutina habitual, desde el hemisferio norte; van bajando, cruzan por Brasil y llegan a esta zona, al Río del Plata. Bueno, hoy, esas naves gigantes no pueden ingresar al Puerto de Montevideo. Tenemos la previsión hecha, la autorización de Argentina para hacer el Canal de acceso al Puerto de Montevideo, el dragado de 14 metros, desde hace mucho tiempo, pero todavía no se ha hecho la obra. Recién se va a llamar a licitación para hacerla y, con suerte, se va a comenzar en los primeros meses del año próximo. Esta es la tranquilidad a la que hacía referencia antes y tenemos que salir de esta tranquilidad.

Continúo con la hipótesis que venía manejando: viene un gigante portacontenedor. Si antes del Río de la Plata, en el océano uruguayo, en Rocha, hay un puerto que ofrece a las grandes navieras del mundo, que se fijan al centavo en los costos, la máxima comodidad, la seguridad absoluta y la facilidad necesaria para la maniobra -es decir, no se tiene que hacer prácticamente maniobra alguna, salvo la de acercar esa nave gigante al puerto de aguas profundas de Rocha-, ¿alguien puede pensar que alguna nave -no todas; una, aunque sea- cometa el error de dejar de lado el puerto de la comodidad y de la seguridad, que es el puerto de aguas profundas en Rocha, para continuar de largo y meterse al Río de la Plata por el Canal Magdalena y subir hasta tener que maniobrar, no sé cómo, en el puerto de Buenos Aires? Pienso que la respuesta es obvia. Entonces, esa es una estrategia. Por otra parte, el puerto de aguas profundas en Rocha transformaría a todos los demás puertos de la región en puertos que reciben la mercadería a través del tráfico marítimo de cabotaje, porque el gran puerto distribuidor del Cono Sur va a ser el puerto uruguayo de Rocha, donde, reitero, la naturaleza nos brinda profundidades naturales, y eso será siempre así, porque las corrientes oceánicas no van a cambiar, salvo que cambie la inclinación de la Tierra o que ocurra algún fenómeno extraño, como que la Tierra comience a rotar al revés, cosa que obviamente es absurda e ilógica porque a las reglas y normas de la naturaleza no las vamos a cambiar a ese nivel, pues ya tendría que ver con una cuestión planetaria.

Entonces, creo que la solución es obvia: frente al desafío del Canal Magdalena el Uruguay tiene que hacer lo que tenga que hacer para concretar la obra que está prevista por visionarios desde hace más de ochenta años, por marinos fantásticos que ha tenido este país y también por políticos que han visto más allá de la época que les tocó vivir.

También del sector político hay personas destacadas que lucharon denodadamente por ese puerto de aguas profundas en Rocha; por razones obvias no las voy a mencionar.

Entonces, ese puerto transformaría la región, sería de interés de Brasil, sería de interés de Paraguay; puede llegar a ser de interés hasta de Chile si se concreta el corredor del paralelo 33, porque para la zona industrial de Chile, que tiene que llevar sus productos a Europa, a África, ¿no es más cómodo el transporte por ferrocarril, por camiones o por un sistema coordinado multimodal para, a través de ese corredor del paralelo 33, que da justo enfrente a su zona industrial, llegar recto al puerto de aguas profundas de Rocha, donde está el Atlántico? No tienen que dar la vuelta al mundo. También está Bolivia. Y algunas provincias de Argentina que le tienen fe a Uruguay por muchas razones tendrán que ver dónde se van a sentir más seguras, si en territorio uruguayo, en un puerto de las características del que menciono en Rocha, o a través del puerto de Buenos Aires. Si ustedes fueran empresarios de alguna de las provincias a las que hago referencia, ¿irían a Rocha o al puerto de Buenos Aires? La respuesta creo que es obvia.

Hay otras alternativas, pero esas ya son más complejas, porque no dependen de nosotros.

El puerto de aguas profundas de Rocha yo diría que sería el plan prioritario, la opción A), la opción más importante: no dependemos de nadie, no tenemos que pedirle permiso a nadie, porque no hay ningún tratado que condicione el accionar del gobierno uruguayo para su realización.

La opción B) es más compleja. Recuerdo que en 1992 vinieron a Uruguay los presidentes Jaime Paz Zamora, Menem, y los presidentes de Paraguay y de Brasil. Ahí se firmaron algunos documentos vinculados con la Hidrovía Paraná- Paraguay. De concretarse esa idea, obviamente, hubiera sido una obra fantástica, pero hoy está en pañales, ha avanzado muy poquito; algo ha avanzado, pero prácticamente nada respecto a la obra que está en el papel. A mí ya en el año 1992 esa hidrovía no me cerraba mucho, ¿eh?, pero naturalmente el gobierno nuestro de la época, con todo el apoyo de todos los partidos políticos, se sumó a esa idea. ¿Cuál es la falla? Hay varias, pero hay una que rompe los ojos. La Hidrovía Paraná- Paraguay, cuando algún día comience a funcionar en su plenitud, será la más grande del mundo, o la segunda, porque algunos dicen que la del Misisipi es la mayor. En fin, yo creo que podría ser la primera, pero aunque fuera la segunda, sería una obra fantástica: 4.200 kilómetros aproximadamente de longitud, desde Puerto Cáceres hasta el Río de la Plata. Además, cumpliríamos con un mandato histórico, y aquí ya me aparto un poco del tema económico comercial fluvial, ya que las grandes obras que tienen que ver con los aspectos económico financieros también tienen siempre un sustento ideológico político. Es en este sentido que yo creo que Uruguay podría contribuir de manera sustantiva con la noble causa del pueblo de Bolivia, facilitándole la salida al mar, porque no sé si a esta altura queda algún principista utópico que todavía pueda pensar que va a tener la salida al mar a través de Chile. La historia demuestra que Chile no le va a dar a Bolivia ni siquiera una modesta servidumbre de paso de 4 metros de ancho. Esa es mi opinión personal; no quiero involucrar a los compañeros de la delegación, pero pienso que es así: no va a salir al Pacífico. Entonces, ¿se imaginan lo que sería, con el potencial que tiene Bolivia, si pudiera sacar toda su producción a través de esta Hidrovía Paraná- Paraguay? Ahora, ¿cuál es la falla que yo ya le veía en 1992 y que me di cuenta después que hacía que no podía ser? Cuando empecé a ver pormenores de este megaproyecto continental sudamericano, me di cuenta de que no puede terminar en Nueva Palmira; la hidrovía más grande del mundo, o la segunda en importancia del planeta, ¿cómo va a terminar en el puerto de Nueva Palmira? Tiene que tener dos grandes terminales como mínimo. Y, justamente, aquí vamos a uno

de los factores que es el palo en la rueda de esta hidrovía. Mientras no se le dé participación al interés portuario bonaerense, esta hidrovía nunca se va a concretar. Entonces, esta hidrovía gigante, de importancia continental para Latinoamérica, tiene que tener como terminales el puerto de Buenos Aires y el puerto de Montevideo. Capítulo aparte, que no es incompatible, es el puerto de aguas profundas de Rocha, que puede ser el gran complemento de la hidrovía, porque este puerto va a provocar un desarrollo asombroso, fantástico, del cabotaje. El gran puerto distribuidor tiene que ser el puerto de aguas profundas, el puerto oceánico exclusivamente uruguayo, en coordinación con este proyecto de la hidrovía, pero esta opción B), naturalmente, requiere mucho trabajo diplomático -aquí hay gente que conoce el tema diplomático; en especial un compañero que está en esta Comisión conoce muy bien el Ministerio de Relaciones Exteriores; me refiero al diputado Ope Pasquet-, porque implica hacer gestiones con Brasil, Bolivia, Argentina, Paraguay; en fin, es más complejo y lleva más tiempo. El plan A) lo podemos empezar a construir ya, en 2021. Alguno se puede preguntar de dónde sacamos el dinero. Yo pienso que cuando el Uruguay quiere, logra sus objetivos, y cuando necesita dinero, logra obtener el dinero que necesita. ¿No hemos invertido para recapitalizar Ancap US$ 800.000.000 en la primera fase, después US$ 200.000.000 más y luego otro tanto, en total US$ 1.200.000.000? Averigüen cuánto sale el puerto; tal vez con esos US$ 1.200.000 podamos hacer, en fin, varios puertos, porque con las condiciones privilegiadas que nos brinda la geografía de Rocha un puerto se hace con menos dinero del que ustedes puedan pensar.

Ancap se salvó por razones estratégicas. Aclaro que al decir esto no estoy haciendo una valoración, sino simplemente una consideración, un razonamiento en relación a una inversión que hizo recientemente el país en una empresa pública, porque si Ancap no hubiera estado en el ámbito público, sino en el privado, habría ido a concordato y después a quiebra. Más aún: si Ancap hubiera sido una empresa pública, pero no de la importancia estratégica que tiene, ¿ustedes creen que se habría invertido ese dinero para salvarla? En fin…

En definitiva, creo que en cuanto a este Canal Magdalena -que para mí ya es un hecho- tenemos que atenernos a lo que dijo el presidente Alberto Fernández, quien ya lo da por hecho; ya armaron una persona jurídica que es una especie de ente federal y público. Es decir que vamos a tener el Canal Magdalena. No podemos esperar de brazos cruzados a que termine la obra para después pensar qué vamos a hacer.

Esto es lo que opinamos. Este tema ha sido objeto de tratamiento, de conversación y de estudio en esta Comisión, que me honro mucho en presidir, porque la verdad es que al tener compañeros con formaciones diferentes esta Comisión es una entidad eficiente, ya que somos complementarios; no hay discusiones, sino complementariedad total y tranquilidad de espíritu para pensar, y eso es lo que da la fuerza para trabajar tras objetivos de enorme importancia, como este.

Naturalmente, este semejante tema no depende de la delegación uruguaya en CARP, ni solamente de la Cancillería, ni de la Administración Nacional de Puertos, ni del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Tiene que conformarse una política de Estado -disculpen que sea reiterativo en esto, pero hago como los viejos maestros de las escuelas rurales, que machacan y machacan, y repiten- y con todas las partes involucradas debe lograrse una opinión única para tener una estrategia que contemple esta nueva situación geopolítica de la región y, obviamente, ahí es donde tiene que participar el Parlamento. No puede haber política de Estado en el país sin que participe el Parlamento.

Esto es cuanto tengo que decir acerca del Canal Magdalena y por supuesto quedo a disposición de todas las preguntas que puedan formular los señores legisladores.

También quisiera agregar otro elemento y es que en esta delegación prevalece el criterio de que para los legisladores no hay secreto, porque caben varias interpretaciones. Naturalmente, nuestra Comisión maneja información reservada y hasta secreta, por lo que nos obliga el propio Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, y esa disposición está en el Tratado desde el acto de creación de este organismo internacional de integración binacional. Hay información reservada y secreta que no se puede hacer pública sin el consentimiento de la contraparte, en este caso, de la delegación Argentina. Si se llegara al extremo de que el Parlamento nacional nos solicitara información que revela ese carácter, naturalmente vamos a pedir -en cumplimiento del Tratado- la autorización que corresponde, pero somos de los que pensamos que los representantes en los organismos internacionales -no solo en la CARP, sino en todos-, no pueden tener secretos para el gobierno nacional ni para las autoridades nacionales, y menos para el Parlamento. Llegada esa circunstancia -si es que se da-, naturalmente, vamos a pedir que se mantenga el más absoluto secreto de parte de los señores legisladores.

Por ahora, es cuando tengo para decir.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (OPE).- Ante todo, saludo a la delegación que nos visita, y agradezco a su presidente, el doctor Alem García, la exposición que acaba de realizar, que ciertamente ha sido muy ilustrativa.

No voy a hacer desarrollos por mi cuenta, sino solamente preguntas.

Primero, quisiera saber si ha llegado a la Comisión Administradora del Río de la Plata alguna notificación formal de la parte Argentina relativa al comienzo de obras para este Canal Magdalena. Lo pregunto porque más allá de que en el plano periodístico o político se habla de la inminencia de la apertura del Canal, uno ve con preocupación y con congoja las circunstancias que está viviendo la República Argentina y se pregunta si en esas circunstancias será posible iniciar una obra que naturalmente tendrá sus costos. Quisiera saber si hay alguna comunicación formal por la que se le haya dicho a la Comisión Administradora del Río de la Plata que determinado día comienzan las obras, los llamados a licitación, o lo que fuere, para la apertura del Canal Magdalena. Lo pregunto para saber cuál es el grado de precisión que se está manejando a este respecto, que por todo lo que se ha dicho es tan importante para nosotros.

En segundo término, quisiera saber si actualmente hay alguna gestión pendiente de la parte uruguaya para obtener la administración o la coadministración del Canal Punta Indio. Sabemos que desde los años noventa lo administra Argentina y para nosotros sería importante, especialmente teniendo en vista la apertura del Canal Magdalena, tener plenos poderes sobre ese Canal. Por tanto, reitero que quisiera saber si hay alguna gestión pendiente, si estamos esperando alguna respuesta de la parte Argentina o si no existe esa situación, y en caso de haber un interés -como creo que lo hay- tendríamos que hacer algún planteamiento.

En tercer lugar, quisiera saber en qué estamos con el dragado a catorce metros, tanto del Canal de acceso al Canal Punta Indio como con respecto al puerto de Montevideo en sí mismo. Creo que el doctor Alem García dijo hace un rato que recién en marzo se estaría haciendo la licitación para el dragado del Canal, pero como no estoy seguro de haber entendido bien, quisiera que se realizara alguna precisión a ese respecto.

Las posibilidades de administración del Canal y las profundidades del Canal de acceso y del puerto mismo son temas que están más o menos dentro de lo que hoy

podemos controlar y acerca de lo cual podemos hacer algo. También hay otros proyectos y es fascinante escuchar posibilidades como las que planteó en su exposición el doctor Alem García, pero sabemos que nada de eso es fácil. Hubo un intento con respecto al puerto de aguas profundas hace muy poco, pero desgraciadamente no culminó, así que sabemos que todo eso está erizado de dificultades por muchísimas razones, a cuya consideración no voy ingresar. Pero en términos bien concretos, creo que lo relativo a la posibilidad de administrar el Canal Punta Indio y el dragado a catorce metros sí está dentro de nuestro radio de posibilidades hoy y quisiera saber a ese respecto exactamente en qué estamos.

Gracias.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- En la Comisión hay numerosos intercambios, muchas notas vinculadas con el Canal Magdalena, pero ninguna sobre la fecha de inicio

Y pienso que en Argentina -es una interpretación personal- todavía no se hizo el llamado a licitación para la obra. Por lo tanto, no nos pueden comunicar una fecha de inicio.

Respecto a la administración del Canal Punta Indio, lo que hemos hecho hasta ahora es elevar una propuesta por escrito al Ministerio de Relaciones Exteriores para que se incorpore -como dije anteriormente- una previsión de gasto en el presupuesto quinquenal.

En relación a si hemos trasladado esta expresión de voluntad, no lo podemos hacer, y menos desde esta Comisión, y menos aún sin que el Parlamento autorice la previsión de ese gasto presupuestal.

En cuanto a la última pregunta, se está haciendo el pliego del llamado a licitación para realizar la obra. El Poder Ejecutivo resolvió hacer la obra de profundización hasta 14 metros del Canal de acceso al Puerto de Montevideo.

Yo no hablé de marzo, sino que dije que la intención es hacer rápidamente el llamado a licitación para la obra de profundización del Canal de acceso al Puerto de Montevideo y que la voluntad que se tiene es que comience en los primeros meses del año próximo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si se ha hecho alguna valoración del impacto que tendría en el tráfico de buques la utilización del Canal Magdalena en lugar del Canal Punta Indio.

A su vez, se destinarían unos US$ 10.000.000 u US$ 11.000.00 anuales para el costo de mantenimiento del Canal Punta Indio si la competencia fuera solo de Uruguay. Además, hemos escuchado que el dragado hasta 14 metros del Canal de acceso al Puerto de Montevideo estimativamente costaría -hasta que no salga la licitación- US$ 100.000.000. Y creo que también se prevé una extensión del Canal de 55 kilómetros, que estaría incluido en ese costo.

Otro aspecto que quiero mencionar es que el dragado y el mantenimiento del Canal Punta Indio están concesionados a una empresa hasta 2021, y que supuestamente tendría un año más de trabajo si es que no se le renueva el contrato a diez o quince años.

Creo que sería estratégico definir con Argentina qué es lo que va a hacer con el Canal Magdalena y qué tiempo le insumiría. Digo esto porque tal vez tendríamos algunos inconvenientes si se vence el contrato con esta empresa, aunque quizás sea algo conveniente para Argentina.

A su vez, quisiera saber si hemos logrado tener cierta interacción con Argentina para tomar decisiones fundamentales.

Por otro lado, ahora hablando de los post Panamax, hay algo que por más que quiera Argentina no podrá hacer. Me refiero a la profundidad del puerto, porque estamos hablando de que necesitaría un dragado de más de 14 metros de profundidad que, por lo que tenemos entendido, sería algo imposible porque por más que tenga el Canal Magdalena, esos buques no van a ingresar.

Sabemos que Argentina tiene una definición estratégica -en su momento, nosotros la tuvimos con el puerto de aguas profundas- y que también está diseñando un puerto de aguas profundas en el litoral atlántico.

Nosotros somos de Rocha y sabemos qué significó todo ese tema en el departamento. En su momento, se decidió avanzar en esto, pero ahora se retrocedió totalmente. Es más; en las directrices de ordenamiento territorial de la intendencia y del ministerio está diseñado el lugar en el que se realizaría este puerto, es decir, en El Palenque.

Reitero que en este tema se volvió a fojas cero porque se entregaron los supuestos previos que había que expropiar. Se retrocedió totalmente.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Son varias preguntas.

En la CARP manejamos una información estadística, pero es muy arriesgado contestar la primera interrogante sobre el impacto cuantificado. Es muy complejo, pero a la luz de la estadística que manejamos, hay que tener tiene en cuenta los barcos que utilizan el Canal Punta Indio -no todos los buques utilizan el Canal de acceso a Montevideo- y los que a su vez también utilizan el Canal Martín García o el Canal Mitre. Reitero que hay que hacer cálculos muy complejos, pero con el permiso de los compañeros de la delegación, me animo a decir que creo que el Puerto de Montevideo se verá afectado en no menos de un 30%, haciendo una combinación de la información que está en esa gráfica estadística. Es decir, es un porcentaje de impacto negativo en la operatividad portuaria en Montevideo que, obviamente, se va a sentir. Y de ahí la preocupación de los operadores portuarios.

A su vez, los señores diputados saben que los prácticos usan todos los servicios y planifican su actividad desde el puerto del Buceo. Para que sea posible el ingreso de naves de gran porte al Río de la Plata, el práctico ha sido, es y será imprescindible. Ahora, el Canal Magdalena va a determinar que en el Buceo no quede ningún práctico argentino porque todos se van a tener que ubicar del otro lado del río; no tendría sentido que estén acá para ir desde el puerto del Buceo a las embarcaciones porque los barcos van a seguir.

Entonces, arriesgándome, hablaría de ese porcentaje, pero hay que tomar ese cálculo con pinzas porque no está basado en la ciencia de las matemáticas.

Respecto al costo del Canal Punta Indio, es cierto que asusta un poquito esa erogación en la hipótesis de que Uruguay se tenga que hacer cargo. Obligadamente se tiene que hacer cargo, pero ese costo se verá abatido con el pago de los peajes.

A su vez, el dragado hasta 14 metros de profundidad hará más seguro al Puerto de Montevideo para las embarcaciones de gran porte. Indudablemente, va a ser así; va a ser un beneficio. El Puerto de Montevideo va a ser más atractivo con un Canal de acceso a 14 metros y será más seguro. Naturalmente, eso tiene un costo, porque en cualquier puerto del mundo las obras se trasladan a los costos. El puerto de aguas profundas tendrá su costo, que será bajo, porque no tiene necesidad de dragado. No es lo mismo

que un puerto como el de Montevideo tenga 12 o 14 metros, pero a 14 metros la profundización va a tener una incidencia en el costo portuario. En la operativa portuaria de Montevideo, va a haber un costo. Algunos ingenieros me han dicho que no están muy convencidos de que se den las circunstancias para que sea un puerto más caro por ese dragado a 14 metros.

En este rubro, como en todo aquel de naturaleza económico- comercial, siempre hay que arriesgar algo. Creo que es imprescindible profundizar a 14 metros. Una de las preguntas del señor presidente tiene que ver con el costo portuario. Pienso que es conveniente. Es la opinión mayoritaria, no unánime, que el Puerto de Montevideo debe tener el Canal de acceso a 14 metros.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Estamos hablando de que cuatro mil y algo de buques utilizarían, por año, el Canal del Indio?

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Un poquito más: alrededor de cinco mil y algo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Eso sería el 30% de baja de esa movilidad?

SEÑOR GARCÍA (Alem).- No, no. Cuando el Canal Magdalena empiece a operar, obviamente no tiene sentido que utilicen el Punta Indio. Van a utilizar el Canal Punta Indio los que tengan necesidad o interés en venir a Montevideo. Muchos barcos de las grandes corporaciones marítimas no van a entrar por el Punta Indio y van a ir directamente al Canal Magdalena. Entonces, teniendo en cuenta el tráfico de los últimos años de las embarcaciones que utilizan los Canales Punta Indio, Martín García, Mitre o el Puerto de Montevideo, hay diferentes escenarios, porque no todos los que usan el Punta Indio van a venir a Montevideo ni van a ir al Martín García. Eso ha sido así siempre. Depende de la subida o la bajada, porque algunos entran por un Canal y salen por el otro. En fin, combinando toda esa información cabe suponer que el Puerto de Montevideo puede tener una merma de alrededor de un 30% como mínimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin considerar cuánto le pueda agregar los 14 metros. Ahí compensaría.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Sí, correcto.

La solución de fondo, la más grande, la que va a transformar el tráfico marítimo de la región es el puerto de aguas profundas en Rocha. Hay que arriesgarse. En las actuales circunstancias, el riesgo de la construcción del puerto de aguas profundas en Rocha es mínimo, debido al cambio de los megaportacontenedores. No tengo duda alguna. La lógica pura -Vaz Ferreira- indica que el puerto más atractivo de la región va a ser el de Rocha. Se va a transformar en el gran puerto distribuidor del Cono Sur, y vamos a hacer el gran favor a muchas otras empresas de menor porte que se van a dedicar al cabotaje. Los capitanes mercantes no darán abasto para atender el tráfico de cabotaje. Creo que si no nos arriesgamos ahora, van a pasar cincuenta años más y Uruguay no va a tener la gran solución, que es el puerto de aguas profundas.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- Quiero recordar a su antecesor, nuestro compañero y hermano, el doctor Felipe Michelini, quien fuera presidente de la CARP desde 2015, período en el que tanto la CARP como la CARU tuvieron un relacionamiento diferente con la hermana República Argentina, logrando cosas importantes: en el caso de los litoraleños, el dragado del Río Uruguay, y para la CARP, el dragado de Martín García.

La exposición que usted realizó trasciende la CARP, en un país en el que la gente de Salto, Artigas, Paysandú y Río Negro está peleando para ver cómo hace funcionar sus puertos, y se ha dragado. Los entrerrianos, que son nuestros aliados naturales, tienen

una lucha entre los puertos de los ríos Paraná y Uruguay. Hasta ahora, el presidente del ente autárquico, don Carlos Schepens, de alguna manera está haciendo funcionar a pleno los puertos de Ibicuy y Concepción del Uruguay. Debido a esa lucha en la que todo el mundo quiere utilizar lo fluvial, por una cuestión de rentabilidad y de competencia, no hemos evaluado cómo sirve cada cosa, entonces las tenemos como contradictorias. Usted menciona al puerto de aguas profundas, que será distribuidor, pero están las otras hidrovías, tanto la de Paraná como la de Uruguay; se está estudiando, mediante esclusas, traer mercadería desde Brasil vía barcazas. Estamos en un período en el que la gente tiene mucha imaginación.

Ahora bien, en el período pasado la empresa Jan de Nul -que también está dragando el Río Uruguay hasta 2021- dragó Martín García desde el kilómetro 0 hasta el kilómetro 23 -con 2 kilómetros de revancha hasta Concepción del Uruguay y 19 kilómetros a Paysandú- por más de US$ 60.000.000 entre mantenimiento y apertura. Quiere decir que en los últimos seis años se ha puesto dinero ahí. Lo que uno no ve son los resultados concretos, aunque la espera y los costos para los productores en el momento más fuerte de la soja, en Nueva Palmira, eran brutales.

Trabajé en la Comisión que trató el presupuesto quinquenal y en particular el planteo que usted hace con respecto al Canal Punta Indio no lo vi en el Inciso 06. Me refiero a esa prevención que ustedes están pidiendo a los efectos de estar preparados. Queda la etapa del Senado. Quisiera saber si están trabajando para lograr que se prevea ese fondo que permita actuar rápidamente para que Uruguay se encuentre en mejores condiciones de competitividad, sobre todo en lo que refiere al Canal Magdalena.

La gente de la CARU en este momento tiene enormes dificultades para reunirse con la contraparte argentina. En primer lugar, porque creo que tres de los cuatro integrantes están con covid y, además, el presidente de la delegación argentina ante la CARU, doctor Lauritto -fue intendente durante mucho tiempo-, no tiene posibilidades de decidir. Argentina está complicada económicamente y Uruguay ha tenido que sostener todos esos procesos.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- En primer lugar, me adhiero al recuerdo del doctor Felipe Michelini con el que no tuve mucho trato; sí lo conocí y hablé alguna vez con él. Conocí muy bien a su padre, Zelmar Michelini, a quien cada tanto recuerdo. La verdad, fue un legislador excepcional.

Repito: me adhiero al recuerdo de Felipe Michelini. Creo que fue una terrible injusticia lo que le pasó. Era un hombre joven, inteligente, que desempeñó una buena gestión como legislador y en la CARP; una lástima.

Ya que recordamos a uno de los Michelini, hago mención a Zelmar, con quien sí tuve relacionamiento durante muchos años. Recuerdo que salió senador en las elecciones de 1966 cuando ganó el general Gestido. En esa legislatura yo era secretario de sector en el Senado y por esas cuestiones de afinidades humanas me distinguió siempre con su deferencia, con su amistad. Como ya prescribió, ahora puedo violar un secreto con el que me comprometí ante él.

Una vez estábamos en el ambulatorio y le hice un comentario sobre un proyecto fantástico, el Concorde; el proyecto europeo sobre un avión. Él escribía en *El Diario* y quedó muy sorprendido ante mi pregunta. Me dijo: "¿Y cómo sabes que soy yo, muchacho?". Yo tenía veintiún años y a partir de ahí tuve un trato fluido con él y con los senadores de aquella camada hasta el año 1973; fueron unos cuantos años de trato diario en el trabajo. Le contesté: "Y porque usted es Marcos San Sebastián". Era el seudónimo hipersecreto que, en aquella época, utilizaba Zelmar Michelini para dar sus

opiniones en política internacional. Hacía artículos brillantes. Recuerdo que quedó sorprendido: "¿Cómo sabes que yo soy Marcos San Sebastián? Eso es secreto de Estado, no lo puede saber nadie.", me contestó medio enojado. Y me volvió a preguntar: "¿Usted cómo sabe eso?". Me trataba de usted y, a veces, de muchacho. Fue algo muy pintoresco. Le dije: "Bueno, yo sé porque lo escucho todos los días acá en el Senado y usted tiene este modismo para armar las frases, utiliza generalmente estas expresiones. Sin duda, Marcos San Sebastián es usted, Senador; con todo respeto". Me hizo prometerle bajo juramente de honor que nadie podía saber que el que escribía con el seudónimo Marcos San Sebastián era el senador Zelmar Michelini.

Respecto a la pregunta en cuestión, en la CARP lo que hicimos -y quiero hacer la precisión- fue proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores la introducción de un artículo en el presupuesto quinquenal a efectos de hacer la previsión del gasto para la eventualidad, casi cierta, de tener que encargarnos de la administración del Canal Punta Indio. Ese asunto está en manos del Poder Ejecutivo, que tiene la posibilidad de presentar este proyecto como aditivo a través de un menaje complementario o, de lo contrario, a través de un legislador o de un grupo de legisladores. Más aún: cualquier legislador, si está convencido de que esto es bueno, puede presentar en el Senado un proyecto aditivo.

En cuanto a la segunda pregunta, respecto al relacionamiento en CARU, no tenemos problemas. Semanalmente estoy en comunicación con el presidente de la delegación argentina por diversos motivos, desde cosas importantes hasta por el arreglo del motor de una de las tres embarcaciones que tiene la CARP. Hemos hecho plenarios; mañana tenemos uno a la hora 11. Creo que la pandemia no es argumento para decir: "No hagamos reuniones". En esta Comisión estamos trabajando permanentemente y hemos hecho plenarios vía Zoom. Mañana tenemos otro y vamos a seguir así porque para tomar decisiones, para intercambiar ideas en un organismo como este, no tenemos porqué hacer una reunión presencial.

Apenas lo permitan las circunstancias, haremos una reunión presencial; lo hemos hablado con los compañeros. La primera será en la isla Martín García. Pensamos invitar a legisladores y a los cancilleres. Es un proyecto- idea que tenemos; vamos a ver si las circunstancias sanitarias lo permiten. Las reuniones pueden hacerse, si se quiere, todos los días.

SEÑOR REPRESENTANTE IRAZÁBAL (Benjamín).- Agradecemos a la CARP, a su presidente y a los demás integrantes por la visita.

Realmente el presidente ha sido más que claro en el abordaje y en el planteamiento del tema. Lo que más me movió fue la reflexión de que el Canal Magadalena debe significar una oportunidad para nuestro país, a efectos de tomar el toro por las astas. Entiendo que al puerto de aguas profundas usted y el presidente de la Comisión lo defiendan con tanto ahínco por ser rochenses.

Comparto que es un puerto estratégico para el país, para la región y para Sudamérica y que debemos ponerlo sobre la mesa. Esta Comisión Especial de Río de la Plata, Frente Marítimo y Antártida está involucrada en ese tema.

Estamos entusiasmados con la visión del corredor bioceánico -el corredor del paralelo 33- porque, como duraznenses, tenemos entendido que uno de sus posibles trayectos podría pasar por el centro del país. Creo que Uruguay -ya hay muchos estudios- debe encarar su análisis en profundidad en base a lo dicho por el doctor Alem García. Es fundamental analizar el puerto de aguas profundas por lo que ya se abundó y por lo que puede significar para nuestro país a futuro.

Quiero hacer una reflexión que no tiene nada que ver con esto. Días pasados circuló por *Twitter* una gráfica dinámica en la que se mostraba las exportaciones de los principales quince países del mundo desde 1970 a la fecha; en ella, se observaba que China recién aparecía en el comercio mundial desde hacía diez años. Además, en el último año -creo que la gráfica termina en 2017- se ubica a Holanda como cuarto exportador en el mundo. Por ejemplo, su producción de tulipanes multiplica por diez lo que nosotros exportamos de carne o de celulosa. En cuanto a los chocolates, Holanda exporta más de lo que nosotros exportamos de carne, de celulosa y de soja; es el séptimo artículo de exportación de Holanda. ¿Qué aprovecha Holanda? Su situación estratégica, geopolítica y logística. Creo que Uruguay, si nos ponemos a pensar que vamos a estar acorralados por el Canal Magdalena, está en un buen momento para tomar decisiones importantes de manera de posicionarnos a futuro como el puerto de entrada y salida de aguas profundas de América.

Además de agradecer el detallado informe, tomamos el desafío que usted nos hace y nos comprometemos a trabajar junto a ustedes y a los demás integrantes del gobierno que tengan que ver con el puerto de aguas profundas para seguir adelante con la idea.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Vuelvo sobre lo siguiente: la cuestión de la gestión que a mi juicio debe hacerse ante la República Argentina para que Uruguay administre o coadministre, por lo menos, el Canal Punta Indio. Me quedo con la impresión de que no hay tal gestión hasta este momento. Por supuesto que si se hiciera, le correspondería hacerlo al Ministerio de Relaciones Exteriores. Por lo que yo entendí de la exposición del doctor Alem García, no se ha entablado aún esa gestión.

Debo decir que no me parece -es simplemente mi opinión- que el planteamiento de la cuestión deba depender de que Uruguay previamente asigne fondos a eventuales tareas de mantenimiento del Canal. En función de lo que ha sido históricamente el relacionamiento con Argentina, sabemos que es muy difícil que el éxito de una gestión tal se obtenga al día siguiente de haberla iniciado. Eso va a llevar tiempo y en ese tiempo se podrán tomar las providencias del caso.

Además, cuando planteamos inicialmente el propósito de coadministrar el Canal Magdalena -planteamiento del que luego desistimos, según dijo aquí el doctor Alem García-, no creo que hayamos hecho previamente una asignación presupuestal para después plantear que queríamos ser coadministradores del Canal Magdalena. Hicimos el planteo y después desistimos por las razones que hayan sido. Creo que se procedió bien porque no hay por qué condicionar una cosa a la otra. Si tiene éxito la gestión, seguramente los fondos aparecerán porque todos coincidimos en que esto es de primera importancia para el país.

Sin embargo, veo que sin dilucidar estas cuestiones, por ejemplo, si podemos administrar o coadministrar el Canal Punta Indio -que es tan importante para nosotros-, ya desistimos de la pretensión de coadministrar el Canal Magdalena y, además, prestamos nuestro consentimiento para otro tema de enorme importancia que no hemos podido hablar hoy -tenemos que hacerlo en una futura ocasión-, que es la cuestión del emisor subacuático que va a verter los efluentes de Buenos Aires en el Río de la Plata. Sé que sobre eso el doctor Alem García piensa que estamos ante un hecho consumado sobre el cual no podemos hacer nada. A mí me cuesta resignarme todavía a eso. Me gustaría que en una futura instancia podamos abordar ese tema.

Por lo que yo entiendo de la relación de antecedentes que hizo el señor presidente de la delegación uruguaya ante la CARP, nosotros aceptamos que se hiciera ese emisor subacuático y que vertiera sus aguas en la forma en que lo va a hacer en el Río de la Plata y desistimos de la pretensión de coadministrar el Canal Magdalena -que

planteamos en algún momento- sin obtener a cambio el consentimiento argentino para coadministrar por lo menos -o eventualmente administrar el cien por ciento- el Canal Punto Indio. Quisiera que me dijeran que si esto que yo entiendo es efectivamente así o si estoy entendiendo mal alguna parte de la exposición de ustedes.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Ante la última interrogante del señor diputado Ope Pasquet en cuanto a si esto está bien interpretado o no, la respuesta es no; no está bien interpretado. Por el contrario, entendió muy mal el señor diputado Ope Pasquet. En ningún momento de mis palabras dije -ni se puede inferir de ellas- que para hacernos cargo del Canal Magdalena o para hacer un planteo tuviésemos que tener "previamente" -no utilicé esa expresión- la autorización del Parlamento al Poder Ejecutivo para hacer el gasto en su momento, si es que lo tiene que hacer. Para nada está supeditada la autorización respecto a la previsión del gasto en el presupuesto quinquenal, para nada está supeditada la acción que se debe hacer ante Argentina para tal fin; es todo lo contrario.

Lo que sí dije es que esta delegación debía tener presente lo que hizo. Realizó una propuesta sobre la previsión del gasto de referencia en el presupuesto quinquenal; esto está en manos del Poder Ejecutivo. Ello no quiere decir que desde ya no se hagan las gestiones del caso. Nosotros no podemos suplantar al señor ministro de Relaciones Exteriores; ni el señor presidente ni la Comisión entera por unanimidad puede desarrollar una acción invadiendo competencias del señor canciller de la República. Muy bien lo dice el señor diputado Ope Pasquet: este no es un asunto de la CARP; obviamente que no. Nosotros, simplemente, hicimos una propuesta que ahora está a estudio del Poder Ejecutivo. El Parlamento dirá -si se remite un proyecto por parte del Poder Ejecutivo- si aprueba o no un artículo estableciendo una previsión del gasto. Así que en modo alguno se puede interpretar que de mis palabras se deba esperar a que tengamos la previsión presupuestal para actuar; no es así. Por ello digo al señor diputado que interpretó mal; no fue ese el sentido de mis palabras.

Respecto al otro tema -que no tiene nada que ver con el Canal Magdalena salvo que está, obviamente, en el mismo Río de la Plata-, el del emisor subacuático de la planta de tratamiento de fluidos y de residuos industriales que se está construyendo en el Riachuelo, ¿habré dicho en algún reportaje que es un hecho consumado? Pero decir lo que afirma el señor diputado Ope Pasquet que como "el doctor Fulano de Tal dijo que 'ya sé que es un hecho consumado y, por lo tanto, no se puede hacer nada'", es un disparate. Interpretar eso realmente es algo que no tiene lógica.

El hecho de que sea un asunto prácticamente culminado, es decir, que el proyecto de construcción de esta planta esté en sus últimas dos fases, es un hecho consumado pero, ¿en qué sentido? En el sentido de que en 2009 -estamos en 2020- Uruguay dio su consentimiento a Argentina, previos informes, porque también he visto en la prensa, sobre todo en la sección *Ecos,* opinar a gente desinformada que dice cualquier cosa, por ejemplo, que el gobierno de Uruguay en 2004 dio su consentimiento a Argentina para hacer esta planta, y que la planta implica -y el consentimiento también-, hacer un ducto gigante que se mete 12 kilómetros en el Río de la Plata, que va a largar aguas cloacales, va a infectar el Río de la Plata y que los fluidos van a arruinar las playas de Colonia.

En fin, cualquiera puede sacar la conclusión que quiera, menos sacar de contexto una expresión para hacer decir al otro, a su antojo, lo que no dijo. Nunca dije que el tema de la planta de Riachuelo fuera un hecho consumado en el sentido de que no se pueda hacer nada. ¡Cómo no vamos a hacer nada!

Es un hecho consumado. En primer lugar, en 2009 Uruguay prestó su consentimiento, por razones muy fundadas, que si se quiere las empezamos a analizar.

En segundo lugar, culminada la obra, tienen que comenzar a hacerse los monitoreos y fiscalizaciones de la manera más profunda e independiente, y chequeos diversos paralelos, para controlar que los fluidos salgan con el tratamiento que está establecido en el tratado. ¿Qué no podemos hacer nada? ¡Cómo que no! Podemos hacer, y mucho. Más aún: debemos hacer; tenemos la obligación de hacer, porque estaríamos incurriendo en una omisión imperdonable si nos cruzáramos de brazos y no hiciéramos nada. "Ah, el gobierno de la época, en 2009, dio su consentimiento para que Argentina hiciera esta obra y ahora ya está, no hacemos nada. Es un hecho consumado"; ese disparate yo nunca lo dije. Todo lo contrario: hemos estado muy atentos a la construcción, que está por culminar, y hemos pedido información; se conformó un equipo de trabajo interministerial -integrado por Ministerio de Ambiente, Cancillería y CARP-, está trabajando un grupo de gente y hemos pedido a Argentina información porque mi predecesor, el doctor Felipe Michelini, reiteradamente pidió información detallada sobre el proyecto. Ahora, no fue su culpa ni de la delegación de aquella época que no le hubieran brindado la información. Lo cierto es que a mediados de setiembre, quien habla pidió la información al embajador Diego Tettamanti, presidente de la Delegación argentina, y a partir del 28 de setiembre contamos con toda la información, compuesta por un documento de 322 fojas, con un informe pormenorizado, actualizado, con todos los detalles que uno pueda imaginar desde el punto de vista de la construcción, científico y del tratamiento de los diferentes fluidos, sean orgánicos o inorgánicos, residuos industriales, que es lo más grave, porque en la zona del Riachuelo hay más de dos mil industrias de gran porte, que llegan a ser doce mil industrias en esa zona. Tenemos que estar muy atentos.

En el día de mañana tenemos una reunión -que fue trasladada por el plenario- del equipo interministerial que va a hacer el seguimiento de todo este tema. En virtud de que no pasa semana en que no pidamos algo nuevo respecto de este tema -aunque todavía no haya empezado a funcionar la planta; por lo tanto, chequeo real no se puede hacer sobre lo que todavía no empezó a operar- y que día a día estamos insistiendo ante Argentina sobre este tema, en el día ayer el embajador Diego Tettamanti, presidente de la Delegación argentina en la CARP, nos dijo que la señora Presidenta de AySA -la empresa argentina equivalente a OSE acá- está dispuesta a venir a Uruguay apenas lo permitan las circunstancias, y que si hubiera urgencia, en cualquier momento, a partir de ahora se puede hacer una conferencia por medios electrónicos -vía *zoom* u otra vía similar- para que ella y los técnicos de AySA respondan todas las interrogantes de los operadores que indiquemos en el ámbito exclusivamente científico por un lado y, político, por otro.

Es decir, no es cierta la versión que circula en las cartitas de algún periódico nacional en el sentido de que "no se hace nada", "que no tenemos información", etcétera. Quien desconoce piensa que quienes tienen responsabilidad no hacen nada; todo lo contrario. En el Ministerio de Ambiente, en la Cancillería y en la CARP estamos haciendo y vamos a seguir haciendo mucho en la vigilancia, monitoreo y verificación. Más aún, obviamente, pensamos involucrar a la Facultad de Ciencias; estamos gestionando un tratado con la Facultad de Ciencias de la Universidad de la República y otro con la Facultad de Ciencias de la Universidad de Buenos Aires, porque nuestra idea es establecer, como dije, varios chequeos, varios monitoreos en paralelo, y otros de gente independiente. A su vez, no debemos olvidar que el Banco Mundial también hace su monitoreo propio, porque el Banco Mundial podrá ser objeto de muchas críticas -yo muchas veces critiqué acciones del Banco Mundial-, pero si algo hay que reconocerle es que no da ni US$ 100.000 -¡puso US$ 1.200.000.000 para esta obra!- para una obra sin el estudio previo de impacto ambiental. Entonces, también hay que sumar este monitoreo

del Banco Mundial. Está el monitoreo del Banco Mundial, pero se me ocurre que también podemos hacer otro en paralelo. CARP tiene tres embarcaciones y una de ellas es especialmente apta para hacer un monitoreo propio. Hasta que no empiece a funcionar la obra y se viertan los fluidos a través del emisor subacuático, subfluvial, no se puede hacer un monitoreo efectivo. Por ahora, se está chequeando el cumplimiento de lo establecido en el proyecto, en cuanto al compromiso de Argentina ante Uruguay y ante el Banco Mundial.

Todo el mundo tiene que estar muy alerta. Como Fulano de Tal dijo que es un hecho consumado ¿nos quedamos de brazos cruzados y no hacemos nada? No; de ninguna manera. Esa no las la forma de pensar de quien habla ni del resto de los integrantes de la delegación. Se debe hacer, y mucho. Contamos con embarcaciones, tripulaciones y una de las mejores profesionales en el rubro, la licenciada Mónica Gómez, asesora ambientalista -quien nos está acompañando en el día de hoy-, catedrática de la Universidad de la República, reconocida en el país y a nivel internacional. Entonces, tenemos embarcaciones, tripulación y una experta que puede traer consigo a la parte científica de la Universidad de la República. ¿Qué nos falta? Un laboratorio. ¿Por qué no contratar uno o utilizar alguno del ámbito público? ¿O ambas cosas a la vez? ¿Por qué no hacerlo?

Creo que se deben utilizar todos los recursos que están a nuestra disposición. Tenemos que velar para que se cumpla el proyecto tal como fue planificado, que dio motivo al préstamo del Banco Mundial pero, fundamentalmente, tenemos que estar alertas y ver que se cumplan todas las etapas de este proyecto, que fue el fundamento que tuvo Uruguay para dar el consentimiento a la construcción de esta obra.

Por tanto, somos partidarios de esta obra. Más aún -hablaré a título personal-: yo soy defensor de esta obra. ¿Es mejor que se siga por los años de los años con el desastre que hay hasta el día de hoy, con el vertido en bruto de las aguas servidas y hasta de residuos industriales y metales pesados? ¿Es mejor lo que tenemos ahora, que es un atentado a las aguas del Río de la Plata y al medio ambiente? ¿No será mejor tener la obra funcionando, que significará un avance importantísimo para la preservación del ambiente y las aguas del Río de la Plata? Obviamente, tenemos otras cosas que hacer.

Vamos a suponer que ocurra lo peor. Empieza a funcionar la planta de tratamiento del Riachuelo, comienzan los vertidos y varios de los análisis que hacemos en paralelo -inclusive, algunos de carácter absolutamente independiente-, dan mal. Entonces, al amparo del artículo 20 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo de 1973, Uruguay podrá exigir que el tratamiento sea grado dos.

Como no tienen por qué conocer los detalles técnicos, voy a explicarlos. El Banco Mundial autorizó la obra con tratamiento grado uno -que es el elemental, el primario-, tanto de residuos industriales como de aguas servidas, de naturaleza orgánica, confiando en la oxigenación de las aguas del Río de la Plata, por su imponente volumen. Por eso dicen que es el río más ancho del planeta.

Por lo tanto, si los análisis dan mal, existe la posibilidad de que Uruguay exija tratamiento grado dos. El Banco Mundial admitió el tratamiento grado uno que proponía Argentina, por un lado, por razones de costo y, por otro, como dije, confiando en la bondad de la oxigenación que producen las aguas del Río de la Plata. Si las cosas no son como deseamos y cabe suponer, al amparo del artículo 20 del Tratado podemos pedir tratamiento grado dos. Sale más caro, pero el tesoro que tenemos que preservar, es decir, el medio ambiente y las aguas del Río de la Plata, tienen un valor inconmensurable.

Como no sé si todos conocen el origen de esta planta, voy a contarlo. En Argentina, a partir de la crisis del 2001, se empezó a formar un asentamiento al costado del Riachuelo. Argentina ha tenido varias crisis, pero la de 2001 fue realmente grave. En ese momento, la gente excluida del sistema, que perdió el trabajo -había pobreza absoluta, factores diversos, como en todo fenómeno social de esta naturaleza- no tuvo otra alternativa que refugiarse en ese asentamiento, que llegó a ser de importancia; es el que está al lado de la autopista 7. Al costado del Riachuelo se formó este asentamiento. A los pocos años -creo que en 2007- hubo un incendio. Ese asentamiento se llamaba Villa Cartón, porque era gente que trabajaba en ese rubro y utilizaban el cartón para las viviendas. Ese incendio fue un hecho que conmovió a la Argentina y a la región, porque no solamente no quedó una casa, sino que se perdieron vidas; hubo gran conmoción. Quienes tenemos memoria lo recordamos. Yo me acuerdo de ver escenas horribles en los canales de televisión de Buenos Aires, con gente protestando, sobre todo, mujeres, que fueron las que más "metieron" para adelante en esa lucha social. Hubo varias demandas en la justicia. Se planteó un problema jurídico, porque en esa zona hay tres jurisdicciones: la estatal, la provincial -porque es provincia de Buenos Aires-, y la de la ciudad de Buenos Aires. Las tres jurisdicciones se lavaban las manos; nadie se hacía cargo y menos de las vidas. Entonces, se inició un proceso judicial que terminó con una sentencia de la Corte Suprema de Justicia, que condenó a las tres jurisdicciones: condenó a la ciudad, condenó a la Provincia de Buenos Aires y condenó al Estado argentino, a solucionar el foco gigante de contaminación, uno de los más grandes del Cono Sur de América; tal vez, en ese momento no había otro tan grave como ese.

Como dije, hubo una sentencia de la Corte Suprema de Justicia en la Argentina. Se condenó a las tres autoridades que tienen competencia sobre este asunto. Ese fue el origen, que terminó en el préstamo del Banco Mundial de US$ 1.200.000.000. Tuvo que ocurrir una catástrofe para que se pusieran en acción. Hoy tenemos una planta que, desde ya, va a ser una gran mejora. ¿Tenemos que estar alerta? Sí. Pero también tenemos que razonar. El problema que tenía el Riachuelo antes, y que sigue teniendo aún, aunque mejoró mucho a causa del drama del incendio de la Villa Cartón, derivó en que se empezaron hacer dragados de diferentes cursos de agua. Y en el Riachuelo, donde en aquella época no había vida orgánica, ni siquiera una rana, hoy hay peces, sin que haya empezado a funcionar la planta de tratamiento, que todavía sigue en construcción y que esperamos que comience a funcionar el año próximo; solamente con las obras complementarias de limpieza y profundización de cursos de agua hay peces en el Riachuelo. Hablo como simple ciudadano, como uruguayo. Yo quiero para mis hijos, mis nietos y mis bisnietos un Río de la Plata sano. No podemos hacer una muralla para separar las aguas. Entonces, lo que pasa en el Río de la Plata a mí me importa, y nos debe importar a todos. Y lo que pasa en territorio argentino con consecuencias en el Río de la Plata, también me importa. Pero, además, confío en el buen criterio de los argentinos. Lo primero que le pregunté a la licenciada Mónica Gómez -aquí presente- cuando hablamos sobre el tema fue de dónde sacan agua dulce los argentinos, es decir, agua para uso humano, para abastecer a la gente que vive en Buenos Aires, y me hizo un informe muy pormenorizado de las tomas que se utilizan. Al igual que ocurre aquí, que utilizamos el río Santa Lucía y otras vertientes, allá utilizan las aguas del Río de la Plata, que están a pocos kilómetros del para algunos "maligno vertedero de aguas cloacales". ¿Ustedes creen que con el contralor que hay de la sociedad civil en Buenos Aires, diría, en Argentina toda, se va a admitir pacíficamente que se contamine con el vertedor subacuático, por el cual se van a verter las aguas de la planta de tratamiento muy cerca de las tres tomas de agua que tiene Buenos Aires para abastecimiento humano? Creo que tan irracionales no son; por el contrario, yo confío en la inteligencia humana, y en este caso, confío en la inteligencia de los argentinos. Es mejor tener la planta a no

tenerla. Seguramente, teniendo un criterio optimista, la planta va a funcionar y lo va a hacer muy bien.

Considero que tenemos que continuar con lo que se está haciendo en cuanto a chequeos, monitoreos y pedidos de información. Cuando lo creamos oportuno, vamos a hacer venir acá a las autoridades de AySA para que amplíen el tema ante la parte política y la parte científica del gobierno uruguayo; perfectamente puede estar presente una representación del Parlamento nacional y vamos a hacer un evento público para poner las cosas en su lugar. ¿Es mejor tener esta planta a no tenerla? No cabe ninguna duda. ¿Debemos tener un criterio de colaboración con Argentina para que esta planta funcione bien? Sí, lo debemos tener. Además, a esa conducta nos obliga el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo. ¿Cuál es la filosofía del tratado de 1973? Usar el Río de la Plata en beneficio de los pueblos. Entonces, siendo ese el objetivo del tratado, favorecer el bienestar de los pueblos a través de diferentes mecanismos, debemos tratar de usar este recurso de la mejor manera posible. Ninguna parte puede oponerse a una obra que tenga por finalidad ese objetivo: el bienestar del pueblo de un país o del otro.

En 2009, el Uruguay no tenía ningún argumento válido para negarse a que esta planta se construyera; al contrario, estaba obligado por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y por los informes previos de Dinama, de la Armada Nacional y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Aquí la conclusión es clara: el Río de la Plata nos une a los argentinos, es de nuestro interés y lo que pasa del otro lado es de nuestro interés, tenemos que estar vigilando, y lo que pasa de este lado, bueno, dentro de lo que sea razonable y no viole nuestras normas y nuestra soberanía, dentro de lo que sea ámbito de previsiones jurídicas establecidas en el Tratado y en las Constituciones de ambos Estados, tenemos que tener una actitud positiva, en este caso, para favorecer una obra que va a tener beneficios para ambas naciones.

Quedo a la orden para contestar alguna pregunta que me quieran realizar.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- He sido claramente aludido, porque yo pregunté si mi interpretación había sido correcta y el doctor Alem García contesta enérgicamente que no, que entendí todo mal, y en algún momento habló de disparate.

Es posible que yo haya interpretado mal; empecé por admitirlo. Es posible que el doctor García no haya sido tan claro y se haya explicado mal también. Cuando leamos la versión taquigráfica saldremos todos de dudas.

Ahora bien, yo me estaba refiriendo al tema de la forma en que Uruguay ha prestado su consentimiento en distintos temas, porque me interesa mucho saber cómo vamos a lograr lo que me parece que tiene que ser un objetivo, que es administrar o coadministrar, por lo menos, el Canal Punta Indio. Había entendido, mal según dice el doctor García, que la delegación uruguaya ante la CARP entendía que primero había que obtener una asignación presupuestal para hacerse cargo del canal para recién después encarar la obtención del consentimiento argentino a esos efectos. Me acaba de decir que no es así.

Ahora bien, de cualquier manera, la delegación uruguaya remitió nota al Poder Ejecutivo para pedirle que en el presupuesto se incluya una asignación destinada a esos fines. Pregunto: ¿se cursó nota al Poder Ejecutivo también para que este inicie una gestión ante la República Argentina a fin de que se nos reconozca la administración o la coadministración en el Canal Punta Indio? Es una pregunta que dejo planteada y que tiene que ver directamente con este tema que estamos tratando hoy.

Con respecto a todo lo demás, al emisor subacuático, yo lo traje a colación a propósito del modo en que Uruguay otorgó su consentimiento cuando todavía teníamos consentimientos de la otra parte que no habíamos obtenido, desde el punto de vista de una eventual negociación. Me parece plenamente compartible el espíritu rioplatense que demuestra el doctor García, todos queremos lo mejor para ambos países; la historia bien reciente nos demuestra que no siempre es fácil obtener esa armonía: tuvimos que ir a La Haya a defender nuestros intereses cuando llegó el momento. Y por lo que acabo de entender, el informe que tenemos, el más completo, ese que llegó el *veintitanto* de setiembre pasado y que es de 322 páginas, lo hizo la AySA, es decir, la entidad argentina que se va a encargar de hacer la obra. Me pregunto si tendremos también algún informe independiente, técnicamente prestigioso, relevante, que corrobore lo que dice la parte argentina en defensa de la obra que ella misma va a hacer. Quizás sea un tema en el que podamos profundizar en otra ocasión. De cualquier manera, me tranquiliza que pese a que efectivamente la prestación del consentimiento uruguayo es un hecho consumado desde el año 2009, la parte uruguaya se dispone a hacer el seguimiento celoso, atento que todos esperamos que haga para que esta obra se ajuste en todo a las previsiones que en su momento se plantearon y no haya ningún perjuicio para ese ambiente que todos queremos cuidar y tenemos el deber de cuidar.

Gracias, presidente.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Voy a contestar la pregunta, porque el diputado Pasquet ha hecho una pregunta que, obviamente, quiero contestar: lo de la alusión y lo de la palabra "disparate"

Con relación a la alusión, sí, y le di la respuesta; más que una alusión, fue una respuesta. Claro que el señor diputado Ope Pasquet entendió mal; no dije lo que él interpretó.

Respecto a la calificación de "disparate", sobre todo está referida, no a la conducta de un legislador prestigioso como el diputado Ope Pasquet, sino que habrán escuchado que hice referencia a voces que se expresan a través de una sección de cartas de lectores; tal vez la expresión estuvo vinculada o se vio condicionada en la improvisación de mis palabras con los verdaderos disparates que he escuchado. Obviamente, no se sienta aludido el señor diputado, que me parece que no escribe en "Ecos" de *El País*…

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- No; ciertamente no.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- No escribe; entonces, no se sienta aludido. Lo de "disparate" tiene que ver, entre otras cosas, con que alguno de estos escribas se ve que se la ha agarrado conmigo porque dice que yo estoy en la presidencia de la CARP como un premio consuelo, porque me postulé a un cargo y no fui electo. Y yo no me postulé a ningún cargo; integré una lista al Senado donde yo no era el candidato principal; soy el primer suplente nada más del candidato principal de esa lista. Entonces, no sé, estoy aquí en virtud de que me dieron un premio consuelo porque no logré el objetivo en mi candidatura. Es decir, otro disparate: no fui candidato a edil ni a intendente; integré la plancha de una lista y no era el candidato principal ni mucho menos.

Las gestiones -como bien dijo en una intervención anterior el diputado Pasquet- las tiene que hacer la Cancillería; nosotros hacemos lo que está dentro de nuestra jurisdicción, dentro de nuestras facultades. Naturalmente que conozco los antecedentes; por eso, más allá de tener la actitud de colaboración tras las nobles causas de la defensa del medio ambiente y las aguas del Río de la Plata, no vamos a ser ingenuos, y voy a señalar un hecho como muestra. Se nos ha invitado y no vamos a ir a hacer una visita a la planta; ¿de qué sirve que los cinco integrantes de la delegación vayan a hacer una

visita tipo inspección ocular si nuestros ojos no van a ver lo que no pueden ver? Nosotros vamos a ir por otras vías; no vamos a ir a mirar nada con nuestros ojos, ni lo que no vamos a poder ver, ni lo que podemos ver; vamos a hacer los chequeos con científicos, entre ellos, la licenciada Mónica Gómez, y científicos de la Universidad de la República y también de otros centros académicos que tengan interés en participar. Es decir, no vamos a cometer el error de tener un accionar que a la inversa no vamos a admitir, porque mañana, cuando estemos construyendo equis obra -no tiene por qué ser una planta de celulosa; puede ser cualquier obra-, tampoco vamos a admitir que venga una delegación acá a mirar nada. Entonces, no vamos nosotros a cometer la ingenuidad de crear un precedente; vamos a excusarnos respecto a ese convite.

Yo lo que les doy es la tranquilidad de parte de todos los miembros de la delegación de que aquí nadie está distraído y de que vamos a hacer todo lo que esté a nuestro alcance.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos que esté presente la licenciada Mónica Gómez, asesora en el tema ambiental.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- También agradezco la presencia de toda la delegación, especialmente de su presidente, Alem García, a quien conocemos de otras instancias, de sus etapas de legislador y lo sabemos un estudioso de los temas, comprometido con las causas que aborda.

Me parece bueno esto de plantear el tema puertos como política de Estado. En Uruguay hablamos mucho y son pocas las cosas que concretamos como política de Estado y los puertos en realidad inciden en la vida de los ciudadanos, independientemente de dónde viven y de la actividad que realizan. Así que tomo como válida la descripción que se hizo acá.

Esto de que Uruguay pidió la participación tanto en el Canal Punta Indio como en el Magdalena, que luego aparece el 28 de mayo que Argentina da el visto verde para la profundización a 14 metros y al otro día Uruguay renuncia, bueno, podría haber sido el mismo día, porque da toda la impresión de que esto es porque no hay cena gratis. Por lo tanto, no es impensable que pueda ahora reclamar, si se concreta lo del Canal Magdalena, la participación del Canal Punta Indio.

Claro está que Argentina tiene miles de problemas, pero todos conocemos su fortaleza como país, la riqueza que tiene; por lo tanto, tiene una espalda que muchas veces no tenemos nosotros para obtener tanto créditos internacionales como otros apoyos para llevar adelante una obra como la del Canal Magdalena. Por esto pienso que, más acá o más allá, va a ser una realidad, y yo creo que no hay que correr la liebre de atrás, hay que salirle adelante. Por eso creo que sí debemos insistir con el Canal Punta Indio; lo único es que pienso que es desde el Ejecutivo que tiene que venir al Parlamento la petición de la previsión si esto sucede, porque en un momento en que estamos discutiendo cuál es el costo de la merienda de los gurises en las escuelas es muy difícil que a un legislador se le ocurra plantear la previsión de un costo de esta envergadura.

Por otro lado, me alegro de soñar con esta utopía. En otra época compartimos algunas utopías, y cuanto más grande, más me gusta, como la del puerto de aguas profundas, sobre todo porque cuando esta idea estuvo arriba de la mesa, le dieron más palo -a la idea, por no nombrar a las personas- que a los tambores en Las Llamadas. |Me alegra que ahora haya más gente que se sume, porque creo que es una necesidad que tiene el país; no sé si para dentro de diez, veinte, treinta o cincuenta años, pero me parece que algún día tendremos que hacer algunas cosas que nos comprometan a todos.

En un momento, cuando esto estuvo más cerca, claramente había un emprendimiento en el país, como Aratirí -no vamos a extendernos en ese tema-, que también tenía un interés, más allá del que está planteado hoy, que obviamente también estaba. Yo recuerdo que hasta algún ingeniero hablaba de que el puerto de Nueva Palmira podría tener una comunicación directa, vía tren, con el puerto de La Paloma, atravesando el país, lo cual sería fantástico, porque Uruguay no tiene nada que lo atraviese, ni carreteras; la única que hay es la Ruta Nº 26, que fue una idea de la década del sesenta del doctor Barrios Amorín; esa es la única carretera que lo atraviesa; las demás todas vienen a Montevideo...

SEÑOR PRESIDENTE.- La Ruta Nº 14.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Bueno.

En un futuro esto nos obligaría a tener alguna ruta que atravesara el país en otro punto, como por ejemplo en Nueva Palmira.

Comparto con el doctor Alem García el hecho de pensar en el puerto de aguas profundas. No sé si lo lograremos, pero si no soñamos, nunca vamos a lograr nada, y la utopía es como el horizonte: cada vez que damos un paso se aleja un poco más, pero lo único que nos permite ir avanzando en la vida son las utopías. Si no, nos conformamos con lo que tenemos, que es lo que ha pasado hasta ahora con el puerto aguas profundas.

Me gustaría saber si ustedes están visualizando o consideran que hay alguna posibilidad de algún interés concreto -como hubo en aquel momento con respecto a Aratirí-, porque por más que se hizo referencia a cuestiones del pasado da toda la impresión de que hoy Uruguay no tendría una espalda como para avanzar en un emprendimiento como el puerto si no logra la coparticipación de otros intereses, por más que comparto la explicación acerca de cómo funcionaría eso, porque fue altamente debatido; soñamos mucho con esa idea que quedó por el camino, pero nunca es tarde cuando la dicha es buena, y a falta de pan, buenas son las tortas fritas. Así que si ahora se retoma y se puede encontrar una solución, seguramente vamos a estar apoyando, pero me gustaría saber si están pensando o visualizando la posibilidad de que alguna empresa pueda tener interés en colaborar desde el punto de vista económico, porque esto se resume a una cuestión de plata. Yo creo que nadie estaría en contra de la obra, pero hay que encontrar vías de financiamiento.

Nada más, señor presidente.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Voy a discrepar con mi amigo, el diputado Alfredo Fratti. ¿Cómo utopía? Esto no es una utopía; es algo que está al alcance de la mano y, precisamente, el rochense que mencionó el diputado Fratti fue, además de un defensor de esas rutas, un defensor del puerto. En la cabeza del doctor Javier Barrios Amorín no estaba solamente la Ruta Nº 14, sino que había dos rutas más, porque él siempre criticaba la concepción centralista por la cual todas las rutas vienen desde el norte, bajan al sur, y terminan en Montevideo; no hay rutas transversales, lo cual es un error estratégico brutal. Esa era otra época y otra mentalidad, pero hoy ese esquema de vías de comunicación no se justifica en un país como Uruguay. Esa mente, que sin éxito solo logró una ruta de las tres que tenía pensadas, también fue la de un gran defensor del puerto, porque la idea del puerto de aguas profundas tiene aproximadamente ochenta años, y es una necesidad. Lejos de ser una utopía es algo real, y las circunstancias nos van a obligar a dar ese paso y a sacarnos el miedo, porque no podemos tener miedo de que no haya mercados. Los mercados van a venir con la obra construida.

En cuanto a dar información acerca de posibles expresiones de interés debo decir que no estamos en condiciones de hacerlo y, además, si tuviéramos esa información no sería prudente brindarla desde la CARP.

Es cuanto puedo decir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me quedaron pendientes algunas preguntas concretas.

Sabemos que el Canal Punta Indio -volviendo al tema de origen- tiene problemas logísticos, de tránsito. Pero como algo más próximo, más allá del puerto de aguas profundas, además del tema del dragado y de si Uruguay lo va a mantener por sí solo de aquí en más cuando se construya el Canal Magdalena, quisiera saber si se está pensando en un tema de competitividad a nivel logístico; no me refiero solamente al tema de la profundidad, sino concretamente a si se está pensando en dotarlo de adelantos tecnológicos, o lo que sea -más allá de que esté la opción del Canal Magdalena-, como para que sea más atractiva la circulación por el Canal Punta Indio. Me interesa saber si también están pensando en eso, que creo que es lo más próximo que tenemos, ya que si debemos mantener ese canal debe ser competitivo con el Magdalena. No sé si se entiende la pregunta.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Perfectamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La formulo porque más allá del tema de los costos del dragado debemos meterle contenido para que realmente compita con lo que los costos hoy están mandando en cuanto a los tiempos de espera. Sabemos que el Canal Magdalena es de ida y vuelta, mientras en que el Canal Punta Indio se tiene que hacer espera, pero ya me estoy metiendo en temas técnicos, en los que ustedes deben saber muchísimo más que yo.

Por otra parte, en cuanto al tema del famoso colector subacuático quisiera saber si ya tenemos una línea base de estudio de la situación en que está hoy el Río de la Plata en cuanto a la contaminación. Me gustaría saber si eso ya lo hemos hecho o si hemos avanzado.

Me llama poderosamente la atención que no hayamos participado, desde la construcción, en una comisión mixta para ver cómo van los avances de la obra mencionada, ya que si hoy tuviéramos que llevarla adelante en el Uruguay el nuevo Ministerio de Ambiente tendría que tipificarla como Categoría "C", porque es de altísimo impacto ambiental; no tengo ninguna duda de que el nuevo Ministerio de Ambiente, que anteriormente era el de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, la consideraría así. Por tanto, querría saber por qué, técnicamente, le dieron Categoría "A" a una inversión de esas características, que sabemos que es de alto riesgo.

Esas serían las dos preguntas.

SEÑOR GARCÍA (Alem).- Naturalmente que si Uruguay se hace cargo en forma exclusiva de la gestión y administración del Canal Punta Indio tiene que hacerlo atractivo y hoy existen metodologías -conforme avanza la ciencia- que posibilitan que determinados canales, hasta por el balizamiento, ofrezcan más seguridad a las embarcaciones que otros. Por ejemplo, el balizamiento del Canal Martín García es el tradicional. Hay otras metodologías que se deberían incorporar al Canal Punta Indio en esa eventualidad. Naturalmente, todo eso va a ser objeto de estudio; desde ya se está estudiando, pero esa no es nuestra materia, sino que ello está en el ámbito de la Administración Nacional de Puertos. Respecto a la otra pregunta, es absolutamente inviable la idea de que Uruguay participará en una comisión mixta desde el arranque de la construcción de la planta del Riachuelo. Esto no lo iba a permitir Argentina, como

nosotros jamás vamos a permitir que ese país, de una u otra forma, participe en una construcción en territorio nacional. No es viable esa hipótesis.

Por lo tanto, no creo que en su momento, en el año 2009, se haya planteado esa hipótesis por ser inviable.

SEÑORA GÓMEZ (Mónica).- En cuanto a la categoría, la establece el banco que otorga el préstamo; es la más restrictiva. Hay una lista de salvaguardas ambientales que el país debe cumplir para que se adjudiquen las alícuotas del préstamo.

Si el señor presidente ingresa a la página del banco -esto se lo mostré al doctor Alem García-, podrá apreciar todas las intervenciones y las restricciones con las que Uruguay contribuye para la obra, pero hay ciertas consideraciones -que es lo que el doctor mencionó- sobre los monitoreos.

Entonces, la categoría A) establecida por el banco es la más restrictiva. No es la categoría de Uruguay.

Hay otra cosa interesante para decir que es que al 2008 el emisario subacuático no pasaba por las aguas jurisdiccionales argentinas; ahí es cuando ellos inician el trámite. Después, hubo una remodelación de la obra y se extendió el colector; a partir de ahí vinieron a preguntar a Uruguay.

En un principio, en aquella época, nuestro país no podía tener ningún tipo de intervención, pero cuando el banco pregunta a Uruguay, se hace un nuevo análisis y una nueva consideración y se vuelve a aceptar con la condicionante, que es lo que se está haciendo ahora. Argentina entregó un primer informe que es el estudio de impacto ambiental y ahora nosotros le vamos a pedir la evaluación de impacto ambiental y el plan de monitoreo.

Ya dije que no quiero ver un resumen de gráficos, sino una planilla de datos, una base de datos en la que vea los valores, la legislación argentina y los períodos de tiempo del *pool* de empresas; la mayoría son curtiembres sobre las que tenemos dudas con relación al tratamiento de los cueros porque vamos a tener el cromo e hidróxido de sulfato. No habría problemas con el hidróxido, pero sí con los metales pesados, dependiendo de las concentraciones.

Vengo del área académica y estudié siempre la franja costera sur; trabajé toda mi vida para el Río de la Plata de nuestro lado y también trabajé en cooperación con los argentinos que trabajan en esa zona, cuando el caño salía por el Riachuelo, a la altura de Berazategui. Conozco perfectamente cuáles son los valores de los metales pesados que hay en la zona y leo todas las publicaciones internacionales que los investigados tienen hasta el día de hoy.

A su vez, el *pool* de empresas debe tener plantas de tratamiento secundario. La empresa más grande es Sadesa -Paycueros era concesionaria de ella-, que representa el 67% y ya tiene un tratamiento secundario. De todas formas, el *pool* de curtiembres más pequeñas es alto

Es por esto que recomendamos al doctor Alem García mirar cómo van a ir evolucionando la materia orgánica y los patógenos, así como los metales pesados, que son persistentes. La materia orgánica y los patógenos -como dice Aysa- van por el canal de dilución del Río de la Plata y en esto no habría problemas. Hemos hablado con el Instituto de Mecánica de los Fluidos e Ingeniería Ambiental de la Facultad de Ingeniería y nos corroboró que va a ser así. La dilución es importante, la carga baja, y no habría problemas para Uruguay bajo ningún concepto. En cuanto a los metales pesados, son persistentes y van con los lodos. Por lo tanto, hay todo un tratamiento previo de los lodos.

Hay una planta primaria de pretratamiento en Buenos Aires que retiene lodos y un plan de reconversión industrial de las curtiembres argentinas.

Esto es lo que nosotros debemos estar mirando. Si el señor diputado me pregunta si al día de hoy tenemos garantías de que ese emisario subacuático emitirá un fluido que no contenga concentración de metales pesados, yo le digo que no, porque sí los tendrá. Pero como decía el doctor Alem García, están las tomas de agua entre ese emisario grande y la nueva planta que se está construyendo en Berazategui. Es decir que ellos serán los primeros que estarán monitoreando. Yo puedo dar garantías de que estoy viendo monitoreos de hace siete u ocho años, que fueron publicados, y muestran los datos. Esto lo veo desde la investigación.

¿Por qué Aysa? Porque es la empresa que tiene que hacer el estudio de impacto ambiental frente a su Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Nosotros estamos viendo el estudio y nos falta la evaluación de impacto ambiental, la EIA -al igual que a Uruguay-, y el plan de monitoreo. Después, si los fluidos pasan 2 kilómetros más allá del límite, que es 10 kilómetros, nosotros podemos decirles: "Necesitamos ver estos datos y controlar en forma coordinada"

Hay una excelente relación entre las academias argentina y uruguaya, por lo que en ese sentido no habría problemas.

La pluma, que es lo que más importa y es lo que muestra hacia dónde va ese fluido, es paralela a la costa argentina. Ellos tienen un estudio sobre eventos extremos, que es cuando el agua del Río la Plata queda apilada con las sudestadas y se frena. En este caso, la pluma, en lugar de seguir en forma paralela podría empezar a dispersarse.

Los estudios realizados sobre esto son modelos. La Facultad de Ingeniería los revisó y en el día de ayer tuve el resultado de la evaluación de ese informe, que nos dice que como la pluma se podría llegar a abrir y les podría afectar las tomas de agua, ellos serán los primeros en tratar de que esas cosas estén controladas porque tendrían problemas en su ciudad. Así y todo, la Facultad no cree que eso pueda llegar a Colonia. Reitero que son modelos y que después hay que contar con los datos.

A esto se refirió el doctor Alem García cuando dijo que en eso se va a estar trabajando a futuro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación en esta instancia, que ha sido muy constructiva y formativa.

Seguiremos dialogando en otras instancias para considerar otras temáticas de su competencia.

Muchas gracias.

(Se retiran de sala integrantes de la Delegación Uruguaya de la Comisión Administradora del Río de la Plata)

|——Hay algunos asuntos que conversar.

Tenemos que fijar la fecha de la próxima sesión. Podría ser el jueves que viene o el siguiente, que tenemos actividad parlamentaria, y también está el pedido del Instituto Antártico Uruguayo de ser recibido en Comisión.

Por otro lado, en el Senado se está dando la discusión parlamentaria del presupuesto. Podríamos hacer alguna consulta a la Cancillería sobre la previsión del gasto de lo que sería el Canal Punta Indio, a fin de saber qué se tiene pensado; por lo que dijeron, eso le compete a Cancillería.

SEÑOR REPRESENTANTE MENDIONDO (Constante).- Para mí, urge el planteo del Instituto Antártico Uruguayo -así lo manifesté en la reunión pasada- porque con esto de la pandemia se discontinuó el tema y se piensa más en mandar equipos y logística militar, en vez de mirarlo de manera científica. Realicé un pedido de informes. El señor ministro Peña me aclaró que, en realidad, eso le va a tocar a ellos. La respuesta que recibí fue solo del Ministerio de Defensa Nacional, pero me parece que no es la principal figura institucional.

Por otro lado -es bravo meterse en una de estas-, el señor presidente de la CARP, Alem García, dijo que cualquiera de nosotros podía hacer un planteamiento en lo presupuestal. A mí me llamó la atención. De todas maneras, creo que deberíamos hacer alguna consulta.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Coincido con el diputado Mendiondo en cuanto a que es relativamente urgente recibir a los representantes del Instituto Antártico Uruguayo.

Leí en la prensa de hoy, creo que fue en *La Diaria*, que está prevista para la semana que viene una reunión internacional importante de institutos antárticos de los países miembros del Tratado. Comenzará con una reunión técnica; después vendrán -dice la información- las instancias políticas. Creo que se refiere a la creación de áreas protegidas, desde el punto de vista ambiental, en la Antártida. Entonces, creo que tenemos que recibirlos a la brevedad. Vendría bien, además, para retomar el plan de trabajo que nos habíamos trazado, que era empezar a reunirnos el primer jueves de cada mes. Así que, en ese sentido, comparto la propuesta del señor diputado Mendiondo.

En cuanto al planteo presupuestal, me parece que no hay una situación propicia. Además, creo que lo primero es que nuestro gobierno debe hacer saber al gobierno argentino que tiene interés en administrar, o coadministrar por lo menos, el Canal Punta Indio. Tengo la impresión, por lo que escuché -asumo el riesgo de haber entendido mal-, de que esa instancia no se ha cumplido.

SEÑOR REPRESENTANTE FRATTI (Alfredo).- Estoy de acuerdo con recibir a esta gente el jueves que viene.

Con respecto al otro tema, quiero decir que el doctor Alem García pertenece a la coalición de gobierno. Por lo tanto, la responsabilidad de una previsión presupuestal debe venir del Poder Ejecutivo. No es de recibo que un legislador lo haga. Por supuesto, si a un legislador oficialista le piden que lo presente en el Senado, lo hará, pero me parece que esa no es la vía. Ahora bien, no está demás que nosotros, como Comisión, solicitemos la presupuestación, a fin de informar a nuestros colegas de qué se está hablando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, convocaremos al Instituto Antártico Uruguayo para el jueves próximo.

En cuanto a la nota de consulta a Cancillería sobre si se tiene previsto algún rubro o dinero, si se da la situación de que Uruguay quede con el mantenimiento del Canal Punta Indio, quiero decir que me di cuenta de que deberíamos tener alguna instancia con ella, debido a la competencia directa que tiene con todos estos organismos; es la que realmente maneja los recursos económicos y las definiciones políticas. Esa instancia podría darse más adelante.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

≠